Gazeta dos Caminhos de Ferro, ano XLIX, nº 1177, 1º de janeiro de 1937, pp. 5-7

AS COMUNICAÇÕES E TRANSPORTES TERRESTRES [1]

Pelo General JOÃO D'ALMEIDA

O assombroso incremento que por tôda a parte, e também entre nós tomou, a viação automóvel, está produzindo uma completa desorganização, arruïnando e conduzindo à perda quási total, de todos os outros meios de transporte terrestre.

Mas é nos caminhos de ferro que essa crise se torna mais evidente e alarmante, não só pelo incremento exagerado dos transportes em comum, mas ainda pelo deslocamento do tráfego de mercadorias e géneros de tôda a ordem.

E em verdade, o automóvel, indo directamente a casa do passageiro, ao armazém ou à fábrica, ou ainda à propriedade, sem necessidade de transbordo, circulando por qualquer estrada, sem estar adstrito a nenhuma e parando onde quizer, oferece de facto, condições de economia em tempo, comodidades e algumas vezes até em dinheiro, bem superiores, em muitos casos, aos caminhos de ferro.

Os caminhos de ferro ligados aos carris e obrigados às paragens nas estações, são rígidos e sem flexibilidade bastante nem possibilidade de adaptações às novas condições do transporte automóvel, sendo estas portanto que se têm de acomodar às condições de ser, dos caminhos de ferro. Mas é indubitável que as comodidades oferecidas por êste, sobretudo nas grandes viagens, são bem superiores às do automóvel, bastando notar que neste, o passageiro vai mal sentado, entalado quantas vezes e imóvel durante a viagem.

Por outro lado, a facilidade e o pouco capital com que se lança uma viatura automóvel numa linha de exploração de transportes em comum ou de carga, sendo em muitos casos o próprio proprietário quem e explora e dirige, com capital muitas vezes emprestado, leva quási sempre a uma concorrência desmarcada, deslial e ruínosa, contra a qual, os caminhos de ferro, de forma alguma podem lutar.

Estes, pelas somas enormes dispendidas na sua construção e pelas grandes despesas da exploração, exigem, para equilíbrio dos seus orçamentos, um certo volume mínimo de tráfego, com tarifas determinadas e em harmonia com a natureza e valor comerciável das matérias a transportar. Estão pois os caminhos de ferro, por si, em condições de inferioridade na luta contra o automóvel.

Ora os caminhos de ferro têm direito a viver, nos precisos termos e condições, com os direitos e encargos que, na sua concessão, lhe foram assegurados pelo Estado, devendo ter-se ainda em atenção que êles constituem sua pertença.

A êle compete portanto, promulgar as medidas necessárias para que se mantenha o justo equilíbrio nas actividades exploradoras dos transportes, definindo a cada uma a sua esfera de acção, não permitindo que umas invadam as das outras. Ora como se sabe, nas concessões dos caminhos de ferro, garante-se sempre uma zona de protecção, não sendo permitida a construção de linhas paralelas a uma distancia inferior a 50 km., para cada lado, isto com o fim de lhes garantir todo o tráfego dessas zonas laterais e evitar a luta da concorrência. Em compensação, são permitidas tôdas as linhas concorrentes dentro dessas zonas, por traserem tráfego afluente, e que, dessa forma, completam e ajudam a efectivar, a acção do caminho de ferro. Estamos certos que o espirito que presidira a esta protecção teve em vista tôda a

[1] Do livro *O Estado Novo*.

viação acelerada e portanto que o Estado, a deve tornar extensiva, à viação automóvel.

Pràticamente não se pode nem deve proïbir o estabelecimento de carreiras automóveis paralelas às linhas férreas, quer para transportes de passageiros, quer de mercadorias ou quaisquer materiais; mas devem estas ser tributadas por tal forma que, não possam viver em guerra com o caminho de ferro. E por outro lado, devem dar-se todas as facilidades promovendo mesmo a criação daquelas carreiras de automóveis que, convergindo às estações do caminho de ferro, sejam como que um prolongamento delas e sirvam as suas zonas de protecção.

Essa tributação, para as carreiras paralelas, deveria constar de uma taxa fixa, por viatura destinada a explorar o transporte, variável para cada concelho, — mínima naqueles que não forem servidos directamente por linha férrea, ou esta lhe passe no extremo da sua área territorial; e outra de trânsito, por cada concelho que atravessar, também variável, conforme os percursos ou as viagens se efectuarem, em estradas paralelas ou convergentes às linhas férreas.

Em resumo: o que importa fazer, é delimitar e definir bem os campos de actividade e chamar a uma mutua colaboração, em vez de guerra, os dois sistemas de transporte, que em muitos casos, poderiam e deveriam até ser explorados, pelas próprias empresas ferroviárias.

E para uma realização prática, põe-se o problema da construção de automotoras que possam igualmente circular sôbre estradas de macdame e sôbre carris, de forma a efectuarem os transportes directos de centro a centro urbano, sem necessidade de transbordo. Pràticamente poderia realizar-se esta idea adaptando às chapas de trilho das rodas da automotora circulando sôbre carris, um pneu para rolar nas estradas e que, em alguns minutos, se pudesse colocar ou tirar, problema êste que não seria de difícil resolução aos engenheiros portugueses.

Mas é um facto que a viação ferroviária està em crise grave, motivada pelo desenvolvimento do automóvel, pensando muitos que a substituirá por completo em pouco tempo. É certo que, para as pequenas distâncias, tal como hoje se apresentam os factos, os transportes automóveis têm incontestáveis vantagens sôbre os caminhos de ferro, mas julgamos prematuro dizer, se convirá dar maior expansão às construções de novos caminhos ou detê-los no seu estado actual e cuidar apenas no desenvolvimento das redes de estrada de mecdame.

A nosso vêr, conviria limitar a actividade constructora dos caminhos de ferro: à terminação das linhas em construção, prolongando-as até às suas testas ou bases naturais; a estabelecer uma melhor concordância entre elas, e sobretudo realizar, a ligação necessária, entre as zonas de caminhos de ferro que actualmente servem já o país.

Pelo que respeita à viação ordinária e automobilista torna-se urgente e necessário, completar a construção da rêde de estradas de mecdame, em especial as de 2.ª e 3.ª ordem, dando a preferência a tôdas as que forem afluentes às estações de caminhos de ferro, e por forma a servir comodamente, tôdas as pequenas regiões desprovidas de comunicações ferroviárias. Por outro lado é indispensável também, completar estradas que liguem as capitais de distrito, com as sedes dos concelhos — há ainda concelhos nalguns distritos, como o da Guarda, que não estão ligados directamente à sede; — e bem assim estas com as povoações mais importantes, sobretudo as sedes de concelhos, com as estações de caminhos de ferro mais próximas. Tal deveria ser o crédito a seguir, na remodelação a fazer no plano geral das estradas de mecdame. De resto o esqueleto da rede geral das estradas nacionais, de há muito está concluído; não se devendo por isso gastar mais dinheiro em novas estradas da rede primária, — sobretudo quando paralelas às linhas férreas, — enquanto se não completasse a rede secundária, que hoje têm incontestávelmente, uma importância capital, na nossa economia rural.

Mas ainda mais que os dos caminhos de ferro, os transportes a tracção animal, foram levados à ruína, poderemos dizer mesmo, a um completo aniquïlamento, pelo exagerado emprêgo da viação automóvel, em prejuizo de tôda a economia rural, sem com-

pensações de qualquer espécie para as gentes dos campos.

Assim, os pequenos lavradores e proprietários, e até os pequenos industriais de transportes hipomóveis, despojaram-se dos seus animais — que constituíam o seu ganha pão, — e abandonaram a sua actividade nêste ramo de trabalho, para cederem o lugar aos transportes automóveis.

E dêste modo, com a preocupação de ganhar tempo que por outro lado desperdiçam, sem utilidade, levam a viajar, a trôco de qualquer pretexto, todos aqueles que nunca deviam saír do âmbito da sua aldeia, perdendo tempo que deviam ocupar no amanho das suas terras, gastando dinheiro em viagens escusadas e perdendo até, os auxílios e comodidades que lhes ofereciam, os seus animais de transporte.

Ao estado compete ainda nêste particular, regular em conjunto e em detalhe, a esfera de acção de cada um dêstes géneros de transporte, já tributando os automóveis, já isentando os veículos e animais de sela e tracção de tal forma, que os transportes chamados agrícolas, dentro das propriedades e nos meios rurais, tenham que ser feitos, única e exclusivamente, pelo sistema animal.

E para isso, importa construir uma rêde completa de bons caminhos vicinais, ligando não só as localidades e os pequenos logarejos entre si, mas até com todos os centros de grandes e pequenas propriedades agrícolas. Ás Juntas de Freguesia competem as suas reparações e conservação e às Camaras e Juntas Distritais, a construção e conservação, não só das obras de arte, como a concessão de subsídios, para abertura de novos caminhos. Ás Obras Públicas compete dar, a assistência técnica, que deve ser gratuíta, para tôdas as obras de viação de interêsse público.

AZAMBUJA. A ESTAÇÃO